

GIUSEPPE DRAGO
(*Presidente della Regione Siciliana*)

INTERVENTO INTRODUTTIVO*

Ringrazio il prof. Fanara e quanti hanno contribuito all'organizzazione di questo convegno, che dà l'opportunità a tanti, come l'on.le Tesini ma penso anche ad altri, di conoscere questo spaccato della nostra terra, della nostra Sicilia, che anche a chi ritorna offre sempre nuove sensazioni, nuovi stimoli e nuove bellezze.

Spero vi troviate bene, non solo perché il Villaggio è gestito da *managers*, ma perché il contesto e quindi il territorio, certamente ospitale, come sempre, potrà destare in voi nuove emozioni.

Diceva l'on.le Tesini che lo sviluppo economico e sociale di un territorio è strettamente collegato al sistema di mobilità e quindi alle infrastrutture.

In ogni convegno, in ogni seminario che facciamo in Sicilia sullo sviluppo, sulle infrastrutture, dobbiamo iniziare con un ringraziamento a quei siciliani che giornalmente lavorano, producono, con una impresa più o meno piccola, artigiana, o grande, perché chi produce in Sicilia lo fa in condizioni di grande difficoltà: non esiste una rete infrastrutturale, non esiste un sistema di mobilità adeguato che ci possa fare competere alla pari con gli altri sistemi regionali. L'on.le Tesini diceva che dobbiamo competere, ma non si compete più tra Stati, bensì tra aree regionali o addirittura metropolitane.

Bene, la Sicilia sta cercando di competere in condizioni di grande disagio, di grande arretratezza.

* Testo non rivisto dall'Autore, ma redazionalmente.

Una delle più grandi arretratezze non è la mancanza di sicurezza (ieri mi hanno portato i dati della criminalità nelle varie regioni d'Italia: la Liguria è al primo posto, poi viene la Lombardia, poi il Lazio, la Sicilia è verso la metà): il vero problema in Sicilia è la mancanza di infrastrutture. È chiaro che le infrastrutture dobbiamo intenderle non solo come porti, aeroporti, autostrade, ma anche come rete, sistema di reti, quindi telecomunicazioni.

Oltre a questa considerazione ce n'è un'altra da fare: l'approccio che noi stiamo cercando di dare a livello regionale è un approccio unitario, sistemico al problema, sapendo bene che la rete è unica.

Ho già proposto una riforma, che non so se vale la pena realizzare: quella di un Assessorato unico alle Infrastrutture.

Oggi abbiamo l'Assessorato ai Trasporti, da una parte, l'Assessorato ai Lavori Pubblici, dall'altra: c'è chi si occupa di strade, e chi si occupa di ferrovie. Probabilmente un approccio unitario richiederebbe anche una amministrazione unitaria.

Forse l'organizzazione potrebbe anche restare così com'è, unificando però la gestione. Su questo punto sto valutando.

Il problema è poi la gestione: io immaginerei un'*authority* per le infrastrutture, che gestisca la fase di emergenza che noi viviamo. Tra l'altro ho proposto un sistema di agevolazioni fiscali nelle zone di cui all'obiettivo 1, e quindi anche in Sicilia, temporalmente limitato al periodo necessario per realizzare le infrastrutture. Possiamo godere di un sistema di fiscalità di vantaggio giusto il tempo che occorre per metterci alla pari.

L'Unione Europea può concedere una ridotta pressione fiscale in un determinato territorio (in Irlanda, nel Galles, è già così), ma vincolata al fatto che esiste una arretratezza infrastrutturale.

Penserei quindi ad una *authority*, ma il dibattito è aperto su come meglio organizzarci per potere tentare questo approccio unitario e quindi realizzare questo sistema di sviluppo dei trasporti combinato, intermodale.

Certo, l'altra riflessione - e la relazione dell'on.le Tesini ce lo conferma - è che siamo entrati in Europa, ci siamo entrati come Italia, ma è chiaro che il Mezzogiorno è entrato con un sistema ar-

retrato rispetto al Centro-Nord, sicché stentano ancora ad emergere quelle scelte fondamentali dell'Unione Europea, ma forse anche del Governo nazionale, che sono alla base di un riequilibrio, di un progetto di coesione, di stabilità, che non è solo monetaria, ma è politica e sociale.

Quando l'on.le Tesini parla delle scelte dell'Europa, le grandi scelte che comunque non potranno essere realizzate se non dopo il 2005, parla di Malpensa, parla della Berlino-Monaco-Verona, parla della Lione-Torino-Trieste, parla cioè del Nord, e comunque Nord-Ovest o Nord-Est. Ma immaginate voi una scelta euromediterranea e la conseguente realizzazione di importanti reti continentali. Parliamo ovviamente del 2020, 2030, 2040, cioè un tempo in cui il Mezzogiorno, non la Sicilia (perché il problema del ponte poi non è solo della Sicilia), si sfalderà, perché non vi è dubbio che il Mezzogiorno non ci sarà più nel terzo millennio. Saremo un popolo che, man mano, dovrà convivere con tunisini, marocchini, nord-africani. Certamente il popolo della Sicilia ha sempre accolto con grande solidarietà, con grande fraternità gli extracomunitari, ma non è questo il problema. Il problema è come immaginare questo Mezzogiorno nel terzo millennio.

Possiamo parlare del trasporto locale ed io vi posso confermare che la Regione Siciliana sta ridefinendo un accordo con le Ferrovie. La rete ferroviaria in Sicilia non esiste. Tante volte troviamo le risorse e non abbiamo i progetti, oppure abbiamo i progetti, ma non le risorse. Allora il vero problema è quello di scommettere insieme su un progetto di sviluppo che deve essere integrato, per cui le Ferrovie devono fare la loro parte, la Regione deve fare la propria, e così pure lo Stato.

Entro la fine di settembre noi andremo a definire, con il Ministero dei Trasporti e con il Ministero dei Lavori Pubblici, una intesa istituzionale che prevede accordi di programma nel settore dei trasporti. Il nostro documento di programmazione economico-finanziaria "bypassa", in un certo senso, anche i piani settoriali. Andiamo ad individuare le priorità infrastrutturali, con le relative risorse, non per fare libri dei sogni, ma perché, ad esempio, per il

completamento dell'anello autostradale siciliano si sappia da dove vengono le risorse.

Per quanto riguarda la questione del "ponte", qualcuno ritiene che non si può fare il ponte se non c'è il trasporto locale, se non ci sono le ferrovie, se non ci sono le autostrade, se non ci sono i porti turistici.

Il problema è che il ponte necessariamente si porta dietro la realizzazione delle altre infrastrutture. Secondo me il ponte funzionerà da volano per realizzare le altre cose che non ci sono e che devono essere realizzate.

Il ponte va realizzato solo per l'interesse mondiale che attrae qui in Sicilia. Da quando è venuta fuori la notizia del ponte virtuale - il 23 o 24 ottobre il mondo intero vedrà il ponte sullo Stretto realizzato con raggi laser - sono stato contattato, ad esempio, da un inviato del *Times* di Londra, perché il mondo lo vuole, non lo vogliono solo i siciliani. Certo è facile dire che i siciliani lo vogliono: esso rappresenta il simbolo del riscatto. L'87% dei siciliani vuole il ponte, ma non è un problema solo dei siciliani, perché tra l'altro il ponte non serve solo alla Sicilia, ma dà visibilità a questa scelta dell'Unione Europea che va verso il Mediterraneo, per cui la Sicilia diventa un reale avamposto attrezzato dell'Europa sul Mediterraneo. Quindi andiamo a rivalutare tutto un corridoio ionico che dalla Calabria scende fino a Pozzallo. Va rivalutato e rilanciato questo porto di Pozzallo, che è indubbiamente nel cuore del Mediterraneo.

Allora, questa è la nostra strategia politica, ma non solo politica, supportata anche da una sorta di pianificazione tecnica, di piani di sviluppo. Nel momento in cui, tra l'altro, questa Regione ha deciso che non vuole più gestire, perché vuole che gestiscano i privati o le autonomie locali, decentriamo alcune funzioni.

È vero, l'industria turistica siciliana ha tante potenzialità, ma occorre di tutto.

Io ho alcuni dati: gli stessi economisti mi hanno detto che il 2,1 del PIL in Sicilia nel '97 che - e nessuno ci credeva - è superiore al PIL in Italia. Evidentemente c'è stata una serie di esportazioni in alcuni settori.

Anche se noi avessimo altri 15.000 posti letto nel turismo, se aumentassero la ricettività, i villaggi turistici, il numero degli occupati nel settore del turismo, non si risolverebbe comunque il problema.

Sappiamo che il turismo è un'industria, è un eco-sviluppo, non c'è dubbio, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, ma dobbiamo dare forza alle nostre energie, alle risorse che abbiamo nel territorio. Lo sviluppo deve essere integrato: non solo turismo, non solo cultura, ma anche agricoltura e quindi agro-industria.

È chiaro che nel pacchetto di convenienza deve esserci anche un sistema di trasporto adeguato, un sistema fiscale, la sicurezza del territorio, e poi soprattutto credibilità nelle classi dirigenti. Per classi dirigenti intendo quelli che sono impegnati non solo nella politica, ma anche nella cultura, nell'Università, nel mondo dell'impresa: chi in prima linea ogni giorno scommette su una Sicilia che vuole competere senza piagnistei e senza elemosine, ma alla pari con le altre regioni europee ed internazionali.